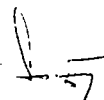


0- 793278

На правах рукописи



ФЕЛЬДЕ Юрий Владимирович

**ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ
ГОТОВНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТА
К БЕЗОПАСНОМУ ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ**

13.00.08 – теория и методика профессионального образования

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание учёной степени
кандидата педагогических наук

Казань 2012

Работа выполнена в лаборатории специальной и практической подготовки профессионального образования Федерального государственного научного учреждения «Институт педагогики и психологии профессионального образования» Российской академии образования

Научный руководитель: доктор педагогических наук, доцент
Ахмадиева Роза Шайхайдаровна
ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»

Официальные оппоненты: доктор педагогических наук, доктор социологических наук, доктор технических наук, доктор экономических наук, доктор физико-математических наук, профессор, член-корреспондент ГАН РАО
Волов Вячеслав Теодорович
НАЧОУ ВПО «Современная Гуманитарная Академия» Самарский филиал

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КФУ



0000801694

кандидат педагогических наук
Чикин Владимир Иванович
ГАОУ НПО «Дорожно-строительный профессиональный лицей № 54»

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО «Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена»

Защита состоится «15» марта 2012 г. в 10.00 часов на заседании диссертационного совета Д 008.012.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора педагогических наук и доктора психологических наук при ФГНУ «Институт педагогики и психологии профессионального образования» Российской академии образования по адресу: 420039, г. Казань, ул. Исаева, 12.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института.

Объявление о защите и электронная версия автореферата размещены на официальном сайте ФГНУ «Институт педагогики и психологии профессионального образования» Российской академии образования http://www.kcn.ru/tat_ru/science/ispo_gao и на сайте Министерства образования и науки Российской Федерации referat_vak@mon.gov.ru «14» февраля 2012 года.

Автореферат разослан «14» февраля 2012 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

А.Р. Масалимова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. В настоящее время безопасность дорожного движения – одно из направлений государственной политики. Это обусловлено ростом дорожно-транспортных происшествий, виновниками которых становятся в равной степени все категории участников дорожного движения. По данным официальной статистики, на дорогах мира каждый год гибнет более одного миллиона человек, еще более 50 миллионов получают травмы. Такой уровень дорожного травматизма дорого обходится экономике, поглощая в большинстве стран от 1 до 3 процентов внутреннего валового продукта. В России число нарушений правил дорожного движения примерно в полтора раза превысило количество транспортных средств. На дорогах прослеживается тенденция повышения агрессивности водителей транспортных средств. Превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, управление транспортным средством в нетрезвом виде стали причиной почти 70 процентов дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Ежегодный ущерб, по оценкам Министерства экономического развития Российской Федерации, составляет порядка 2,5 процента внутреннего валового продукта. В 2009 г. по инициативе ООН в г. Москве проведена международная конференция по безопасному дорожному движению, главным итоговым документом которой стало подписание Московской декларации, согласно которой период с 2010 по 2020 гг. объявлен «Десятилетием действий по обеспечению безопасному дорожному движению». Это обусловило потребность формирования готовности к безопасному дорожному движению у водителей автотранспорта.

Состояние разработанности проблемы исследования. Изучение нормативно-законодательных актов, специальной литературы свидетельствует о наличии теоретической базы по исследуемой проблеме. В ряде международных и нормативно-правовых актах Российской Федерации регламентируются вопросы обеспечения безопасному дорожному движению (Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»; Указ Президента РФ от 22.09.2006 г. «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»; Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»).

Теоретическим основам безопасности посвящены исследования зарубежных (Г. Киссенджер, У. Липпман, Дж. Розентау, К. Уолтц и др.) и российских (О.А. Бельков, И.Н. Глебов, М.И. Дзалиев, Г.В. Осипов, А.К. Першин, О.В. Писарь, Н.Б. Пугачева, В.П. Сальникова, А.И. Субетто, А.В. Шершнев, А. Хлопьев, А.К. Шаваев и другие) ученых. Механизм формирования культуры безопасности изучен в исследованиях В.В. Анисимова, О.Г. Грохольской, М.В. Сорокиной, В.В. Токарева, Е.И. Тупикина и др. Методика подготовки водителей автотранспорта раскрыта в работах Ж.М. Лям, Э.С. Цыганкова и др. Психологические характеристики водительских профессий составлены Г.М. Левигурович, В.Н. Арбузовым, В.Н. Ланиной, К.В. Старковой и др. Процесс обучения безопасному поведению на дорогах изучен Р.Ш. Ахмадиевой,

Л.Г. Ахметшиной, Б.Е. Боровским, Б.Ф.Венда, И.К. Коршаковым, Е.С.Кузьминым и Ю.П.Степкиным, М.И. Логановым, Р.Н.Миннихановым, Ф.М. Пиир, Р.В. Ротенбергом, Ю.К. Стрелковым, Г.С. Улиханяном и др.

Вместе с тем, результаты нашего исследования свидетельствуют о том, что в научной литературе не обобщен отечественный и зарубежный опыт подготовки водителей автотранспорта к безопасному управлению автомобилем; не разработаны теоретические основания и модель формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.

Таким образом, актуальность исследования вызвана обострением противоречия между объективной необходимостью повышения качества подготовки водителей автотранспорта и неразработанностью педагогических условий формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.

Выявленное противоречие позволило сформулировать **проблему исследования**: каковы педагогические условия формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.

Объект исследования: процесс подготовки водителей автотранспорта.

Предмет исследования: педагогические условия формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному участию в дорожном движении.

Актуальность проблемы, предмет исследования обусловили выбор темы: «Педагогические условия формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению».

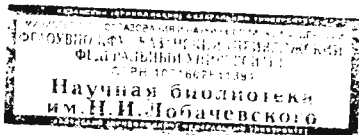
Цель исследования: теоретически обосновать и экспериментально проверить педагогические условия формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.

Гипотеза исследования: формирование готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению будет эффективным при:

- мотивационно-фасилитационной направленности преподавательско-инструкторского состава автошкол на формирование у водителей готовности к безопасному дорожному движению;
- реализации устойчивой активности у водителей автотранспорта при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз, организации безопасного поведения;
- интеграции общей подготовки водителей автотранспорта, формирования у них готовности к безопасному дорожному движению.

Цель и гипотеза определяли задачи исследования, которые обусловили логику изложения научного материала:

- 1) теоретически обосновать сущность, структуру и содержание готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению;
- 2) определить принципы формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению;
- 3) разработать модель формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению;



4) экспериментально проверить эффективность выявленных педагогических условий формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.

Теоретико-методологической основой исследования стали:

- диалектическая теория познания; общие диалектические принципы взаимосвязи субъекта и объекта, процесса и результата, единичного, особенного и общего; единство преемственности и поступательности (традиций и инноваций); интерпретация целостности (конкретного) как единства многообразия (Д.П. Горский, А.Ф. Зотов, В.В. Ильин, Б.М. Кедров, В.А. Лекторский, Т.И. Хилл, Ф. Энгельс);
- системный подход к изучению педагогических процессов (В.П. Беспалько, А.И. Уемов, Э.Г. Юдин и др.);
- теории педагогического моделирования (С.И. Архангельский, В.Г. Афанасьев);
- теории личностно ориентированного образования (А.Г. Асмолов, Е.В. Бордовская, Э.Ф. Зеер, Г.В. Мухаметзянова, А.В. Петровский, В.В. Сериков, В.А. Сластенин и др.);
- теории о социальной детерминации содержания и технологий педагогической деятельности (Д.И. Фельдштейн, В.А. Сластенин, В.И. Загвязинский, Т.И. Шамова, М.Н. Скаткин).
- теории и концепции личностного становления человека как активного субъекта, преобразующего мир и себя (К.А. Абульханова-Славская, Л.И. Анцыферова, А.А. Деркач, А.В. Петровский, А.Н. Славская, С.Л. Рубинштейн, Д.И. Фельдштейн);
- концептуальные идеи о профессиональной подготовке водителей автотранспорта (Э.С. Цыганкова).

Для решения поставленных задач и проверки выдвинутой гипотезы использовались следующие методы исследования:

- теоретические (научный анализ специальной литературы и учебных материалов по рассматриваемой проблеме, изучение и обобщение педагогического опыта по проблеме исследования, контент-анализ, кластерный анализ, моделирование);
- эмпирические: (наблюдение, опрос, беседы, тестовые испытания, экспертная оценка, эксперимент, анализ случая (Case study), занятия-практикумы на тренажерах).

База исследования: Базой исследования стали 9 автошкол Республики Татарстан («Автоледи», «Форсаж», «Светофор», «Кама - Автошкола», «ТРОО ВOA», «Авто Престиж», ОГО РОСТО (ДОСААФ) РТ, АвтоАкадемия, НУДО «ДЮАШ»). Было исследовано 28 преподавателей, 47 инструкторов, 410 водителей. Из них 18 преподавателей, 27 инструкторов, 270 водителей составили экспериментальную группу (автошколы «Автоледи», «Форсаж», «АГО ТРО-ОО ВOA», «Автошкола»), 10 преподавателей, 20 инструкторов, 140 водителей составили контрольную группу (автошколы «Светофор», «Кама - Автошкола», «Авто Престиж», ОГО РОСТО (ДОСААФ) РТ).

Исследование проводилось с 2004 по 2012 годы в три последовательных этапа:

Первый этап (2004-2006 гг.): изучение педагогической литературы по исследуемой проблеме, педагогического опыта подготовки водителей

автотранспорта к безопасному дорожному движению, определение темы, цели, объекта, предмета исследования, формулирование гипотезы, конкретизация задач, поиск и обоснование теоретико-методологической основы исследования, разработка программы опытно-экспериментальной работы.

Второй этап (2006-2008 гг.): теоретическое обоснование сущности, структуры и содержания формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; определение принципов формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; разработка модели и выявление педагогических условий формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.

Третий этап (2008-2012 гг.): экспериментальная апробация педагогических условий формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; выявление критериев, показателей и уровней сформированности готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; осмысление и обобщение результатов исследования; обработка полученных данных; уточнение теоретических выводов, определение перспектив изучения исследуемой проблемы.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

1) разработана сетевая тренажерно-опорная персонализированная (СТОП) модель формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению, включающая цель, задачи (формирование целостного представления о безопасном дорожном движении и установки на безопасное поведение на дороге; освоение умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения; повышение надежности водителей), принципы (конгруэнтность, ассоциативность, субъектность, когерентность, открытость), структурообразующие компоненты (сетевое взаимодействие субъектов управления процессом формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; тренажерную подготовку; опорный (схемно-знаковый) метод представления знаний о безопасном поведении на дороге; персонализацию процесса формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению), формы (лекционные и практические занятия, тренировку, практическое вождение в условиях реального дорожного движения, самостоятельную работу), методы (гностические, интерактивные, вождение, мотивационные, диагностические, самостоятельного приобретения знаний), средства (печатные пособия; электронные образовательные ресурсы; аудиовизуальные, наглядные, демонстрационные средства; учебные автомобили; тренажеры), критерии (знаний, деятельностный, адекватный), педагогические условия, уровни (выптимный, диатактический, императивный);

2) выявлены и апробированы педагогические условия формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению (мотивационно-фасилитационная направленность преподавательско-инструкторского состава автошкол на формирование готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; устойчивая активность

водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения; интеграция общей подготовки водителей и формирования у них готовности к безопасному дорожному движению).

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что:

1) выявлены предпосылки (антропоцентрические, акмеологические, эргономические, эдукологические) формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению;

2) теоретически обоснованы сущность (осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения (ПДД) и установка на безопасное поведение на дороге, умения и навыки по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личности и участников дорожного движения, и обуславливающие безопасное управление транспортным средством), структурообразующие компоненты (когнитивность, конативность, надежность) и содержание (теоретические и практические занятия по основным учебным предметам, обучение вождению, изучение дополнительных тем и упражнений, учитывающих региональные особенности) готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению;

3) проведен сравнительный анализ отечественного и зарубежного опыта формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению и выявлены совокупные тенденции (автоматизированный полицейский контроль за соблюдением правил дорожного движения; пропаганда безопасного дорожного движения; повышение ответственности за нарушение ПДД; оптимизация технологий подготовки водителей, посредством интеграции теоретических и практикоориентированных занятий, применения тренажерных методов; создание программ непрерывного образования по обеспечению безопасности дорожного движения (БДД); увеличение уровня пассивной безопасности технических средств) и особенности данного процесса за рубежом (интеллектуальные средства контроля за безопасностью на дороге; развитие деятельности автоклубов; совершенствование систем выдачи водительских удостоверений; введение ограничений на вождение после получения водительского удостоверения для начинающих водителей; обновление учебных программ автошкол; принятие законодательных норм, обеспечивающих приобретение начинающими водителями ми опыта в условиях наименьшего риска) и России (создание системы качества подготовки водителей в автошколе; стандартизация образовательных программ; внедрение модели непрерывного образования по обеспечению БДД).

Практическая значимость исследования состоит в том, что научно обоснованы методические рекомендации по оптимизации отбора и структурирования содержания учебных и методических материалов по формированию готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; представлено научно-методическое обоснование модели формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению и подготовлены методические рекомендации по реализации данной модели в педагогической практике; разработаны учебно-методические комплексы «Основы

контраварийной подготовки», «Основы транспортной психологии». Материалы исследования могут быть использованы для обновления содержания учебных курсов в процессах подготовки водителей и повышении квалификации преподавательско-инструкторского состава автошкол.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечены опорой на современные педагогические концепции; методологической обоснованностью исходных теоретических позиций; использованием научных методов исследования, адекватных его задачам и логике, качественного и количественного системного анализа; опытно-экспериментальной проверкой основных положений выдвигаемой гипотезы.

Апробация и внедрение результатов исследования в профессионально-педагогическую практику проходили на всех этапах исследования. Результаты исследования отражены в 10 публикациях автора, докладывались на заседаниях лаборатории специальной и практической подготовки и методологических семинарах в Институте педагогики и психологии профессионального образования РАО, республиканских семинарах-совещаниях инспекторов по пропаганде БДД подразделений ГИБДД ОВД по РФ и РТ; международных и российских симпозиумах и конференциях, посвященных проблемам безопасности дорожного движения и профессионального образования: «Stockholm International Fairs & Congress Centre» (г. Стокгольм, 2009 г.), «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах» (г. Санкт-Петербург, 2008, 2010 гг.), «Использование результатов мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения в системе совместной деятельности министерств и ведомств с ГИБДД МВД по Республике Татарстан» (г. Казань, 2008 г.), «Качество, эффективность, перспективы БДД» (г. Казань, 2009 г.), «Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: опыт, проблемы, поиски решения» (г. Казань, 2010 г.), «Первая всемирная министерская конференция по безопасному дорожному движению» (г. Москва, 2009 г.).

Личное участие автора состоит в получении научных результатов, изложенных в диссертации и опубликованных в печатных трудах, теоретической разработке основных концептуальных идей и положений исследования. Диссертационное исследование является результатом многолетней научно-педагогической работы автора в системе профессионального образования и в деятельности автошкол.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения; двух глав, каждая из которых включает несколько параграфов; заключения; 4 рисунка; 8 таблиц; списка использованной литературы; 5 приложений.

На защиту выносятся:

1. Сетевая тренажерно-опорная персонализированная (СТОП) модель формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению, включающая: цель, задачи, принципы, структурообразующие компоненты, формы, методы, средства, критерии, педагогические условия, уровни готовности.

2. Педагогические условия формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению (мотивационно-

фасилитационная направленность преподавательско-инструкторского состава автошкол на формирование готовности водителей к безопасному дорожному движению; устойчивая активность водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения; интеграция общей подготовки водителей и формирования у них готовности к безопасному дорожному движению).

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении сформулирована проблема исследования и обоснована ее актуальность; определены основные характеристики исследования – объект, предмет, цель, задачи, гипотеза, методологические подходы и концептуальные положения; охарактеризованы этапы; сформулированы положения, выносимые на защиту и отражающие основные результаты; определена научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы.

В первой главе **«Теоретические основания формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению»** выявлены предпосылки формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; проведен сравнительный анализ отечественного и зарубежного опыта формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; теоретически обоснованы сущность, структура и содержание готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению; определены принципы формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.

Установлено, что дорожное движение представляет собой процесс специфических коммуникаций, обуславливающих существование дорожного сообщества. Безопасность дорожного движения – это динамичное образование, своевременно и адекватно реагирующее на меняющиеся опасности и угрозы в процессе дорожно-транспортных отношений, обуславливающее формирование основных понятий об опасных и чрезвычайных ситуациях на дорогах и обеспечивающее готовность субъектов дорожно-транспортных отношений к безопасному поведению на дороге.

Выявлены предпосылки формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению:

- 1) антропоцентрические, включающие психологическое обеспечение безопасности дорожного движения, изучение влияния психологических качеств личности на стиль вождения и поведение на дороге, психофизиологический отбор кандидатов на обучение вождению автотранспорта;
- 2) акмеологические, обуславливающие создание технологий подготовки водителей автотранспорта и повышения их квалификации, механизмов формирования профессиональной надежности и культуры поведения водителей, а также моделей подготовки водителей к обеспечению собственной безопасности и безопасному дорожному движению;

3) эргономические, направленные на изучение безопасного дорожного движения в системе "В - А - Д - С" (водитель - автомобиль - дорога - среда) и особенностей дорожного сообщества;

4) эдукологические, отражающие общие закономерности организации и развития безопасного дорожного движения, системы подготовки водителей.

Выяснено, что за рубежом формирование готовности водителей к безопасному дорожному движению – одно из направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения. В процессе формирования у водителей готовности к безопасному дорожному движению имеют место общие (автоматизированный полицейский контроль за соблюдением ПДД; интеллектуальные средства контроля за безопасностью на дороге; налоговые стимулы для водителей; технические предписания; оптимизация информационных систем и баз данных по ДТП и травматизму, независимые расследования и научное изучение ДТП; пропаганда безопасного дорожного движения; обучение основам безопасного дорожного движения в рамках школьных учебных программ; контроль за использованием ремней безопасности; улучшение качества медицинской помощи при ДТП; повышение ответственности за нарушение ПДД; развитие деятельности автоклубов) и специфичные (совершенствование систем выдачи водительских удостоверений; введение ограничений на вождение после получения водительского удостоверения для начинающих водителей; расширение учебных программ автошкол; оптимизация технологий подготовки водителей, посредством интеграции теоретических и практикоориентированных занятий, применения продуктивных методов обучения («комментирующее вождение», тренажерные методы); принятие законодательных норм, обеспечивающих приобретение начинающими водителями опыта в условиях наименьшего риска; создание программ непрерывного образования по обеспечению БДД) тенденции.

Анализ отечественного опыта процесса формирования у водителей готовности к безопасному дорожному движению показал, что общие тенденции включают развитие правового сознания и предупреждение опасного поведения участников движения; усиление ответственности водителей за нарушение ПДД; увеличение уровня пассивной безопасности ТС; активное внедрение автоматических систем контроля за соблюдением ПДД; оптимизацию скоростных режимов. В совокупность специфичных тенденций данного процесса включены: создание системы качества подготовки водителей в автошколе; стандартизация образовательных программ; оптимизация технологий подготовки водителей, посредством интеграции теоретических и практикоориентированных занятий, применения тренажерных методов; внедрение модели непрерывного образования по обеспечению БДД.

Вместе с тем, сравнительный анализ отечественного и зарубежного опыта формирования у водителей готовности к безопасному дорожному движению показал, что в данном процессе ряд тенденций совпадает (автоматизированный полицейский контроль за соблюдением ПДД; пропаганда безопасного дорожного движения; повышение ответственности за нарушение ПДД; оптимизация технологий подготовки водителей посредством интеграции теоретических и практикоориентированных занятий, применения тренажерных методов; создание

программ непрерывного образования по обеспечению БДД; увеличение уровня пассивной безопасности ТС), что обусловлено международным сотрудничеством по ОБДД. Национальные особенности в процессе формирования у водителей готовности к безопасному дорожному движению обусловлены уровнем автомобилизации и социально-экономической спецификой развития стран.

Готовность водителей к безопасному дорожному движению – это качественная характеристика личности, включающая осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения и установку на безопасное поведение на дороге, умения и навыки по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения, и обуславливающая повышение его надежности (безопасное управление транспортным средством).

Структурообразующие компоненты готовности водителей к безопасному дорожному движению:

1) когнитивность (от лат. *cognitio* – знание) – целостное представление о безопасном дорожном движении; осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения и установка на безопасное поведение на дороге;

2) конативность (от лат. *conatus* – попытка, усилие, стремление) – устойчивая направленность личности на безопасное поведение на дороге; умения и навыки по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения;

3) надежность – ответственность за безопасное управление транспортным средством (без ДТП); способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге; психологическая устойчивость к любым условиям дорожного движения; способность адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей; самооценка готовности к безопасному дорожному движению.

Опираясь на структурообразующие компоненты готовности водителей к безопасному дорожному движению, были разработаны сопряженные с ними критерии: знаниевый, деятельностный, адекватный.

В соответствии со знаниевым критерием водитель должен знать:

1) назначение, расположение, принцип действия основных механизмов и приборов транспортного средства; 2) ПДД и основы законодательства в сфере дорожного движения; 3) виды ответственности за нарушение ПДД, правил эксплуатации транспортных средств и норм по охране окружающей среды в соответствии с законодательством Российской Федерации; 4) основы безопасного управления транспортными средствами; 5) о влиянии алкоголя, медикаментов и наркотических веществ, а также состояния здоровья и усталости на безопасное управление транспортным средством; 6) перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств или их дальнейшее движение; 7) приемы и последовательность действий при оказании доврачебной медицинской помощи при дорожно-транспортных происшествиях; 8) порядок выполнения контрольного осмотра транспортного средства перед поездкой и работ по его техническому обслуживанию; 9) правила техники безопасности при проверке технического состояния транспортного средства, приемы устранения

неисправностей и выполнения работ по техническому обслуживанию, правила обращения с эксплуатационными материалами.

В соответствии с деятельностным критерием водитель должен уметь: 1) управлять своим эмоциональным состоянием, уважать права других участников дорожного движения, конструктивно разрешать межличностные конфликты, возникшие между участниками дорожного движения; 2) обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров, их перевозку, либо прием, размещение и перевозку грузов; 3) совершать уверенные действия в нештатных ситуациях; 4) принимать возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, соблюдать требования по их транспортировке.

Показатели адекватности составляют: 1) безопасное управление транспортным средством в различных дорожных и метеорологических условиях, соблюдение Правил дорожного движения; 2) выполнение контрольного осмотра транспортного средства перед выездом и при выполнении поездки; 3) заправка транспортного средства горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями с соблюдением современных экологических требований; 4) устранение возникших во время эксплуатации транспортного средства мелких неисправностей, не требующих разборки узлов и агрегатов, с соблюдением требований техники безопасности; 5) своевременное обращение к специалистам за устранением выявленных технических неисправностей; 6) совершенствование своих навыков управления транспортным средством.

Определены и научно обоснованы принципы формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению: конгруэнтность, ассоциативность, субъектность, когерентность, открытость.

Принцип конгруэнтности (лат. congruens, -ntis – соразмерный, соответствующий, приравненный) направлен на выявление и адекватность структурообразующих компонентов процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению (критерии и показатели формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению; структура и содержание процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению (теоретические и практические занятия по основным учебным предметам, обучение вождению, изучение дополнительных тем и упражнений, учитывающих региональные особенности); требования к условиям формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению).

Принцип ассоциативности (от лат. associatio – соединение) предусматривает взаимосвязь форм, методов, средств процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению и разработку его комплексного обеспечения, как системной целостности специально организованного взаимодействия субъектов подготовки водителей; нормативно-законодательных актов; научно-методических разработок, программно-учебных и материально-технических средств, направленной на осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения, формирование установки на безопасное поведение на дороге, умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения, обуславливающая повышение надежности водителей и

формирования отношения к безопасному дорожному движению как к общественному благу.

Принцип субъектности обуславливает персонализацию процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению посредством проектирования индивидуальных образовательных траекторий и воздействия на развитие внутренней активности при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения.

Принцип когерентности (от лат. *coherentio* – связь, сцепление) отражает системную целостность специальных акций («Школа дорожных наук», «Автосессия», «Автоледи» и др.) и образовательных программ формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению и регулирует обновление содержания данного процесса с учетом изменений правил дорожного движения.

Принцип открытости предполагает готовность автошкол к взаимодействию с общественными организациями, министерствами, ведомствами и комиссиями, ответственными за организацию и безопасность дорожного движения, в процессе формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению, и прозрачность оценки готовности водителей к безопасному дорожному движению.

Во второй главе «**Модель формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению и результаты экспериментальной работы по ее апробации**» разработана сетевая тренажерно-опорная персонализированная (СТОП) модель и выявлены педагогические условия формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению, а также представлены результаты опытно-экспериментальной работы.

Сетевая тренажерно-опорная персонализированная модель (СТОП-модель) формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению (рис. 1) имеет следующие структурообразующие компоненты.

Первый – это сетевое взаимодействие субъектов управления (автошкола, ГИБДД, общественные организации, министерства и ведомства, кандидаты в водители) процессом формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению как особый вид совместной деятельности, направленный на концентрацию различного типа ресурсов, развитие вариативных форм социального партнерства, интеграцию учебно-образовательной деятельности (табл. 1). Установлено, что сетевое взаимодействие субъектов управления формированием готовности водителей к безопасному дорожному движению возможно при условии их заинтересованности в поиске оптимальных методов и форм организации безопасности жизнедеятельности на дорогах всех участников дорожного движения; соорганизации стратегических целей и потребностей во взаимодействии; формирования общего ценностно-смыслового пространства деятельности; самоуправляемости, вовлеченности всех субъектов сети в процесс разработки и принятия управленческих решений; открытости, развитии системы внешних связей; экспертно-аналитического сопровождения деятельности, мониторинга и обсуждения результатов изменений в сетевых формах взаимодействия.

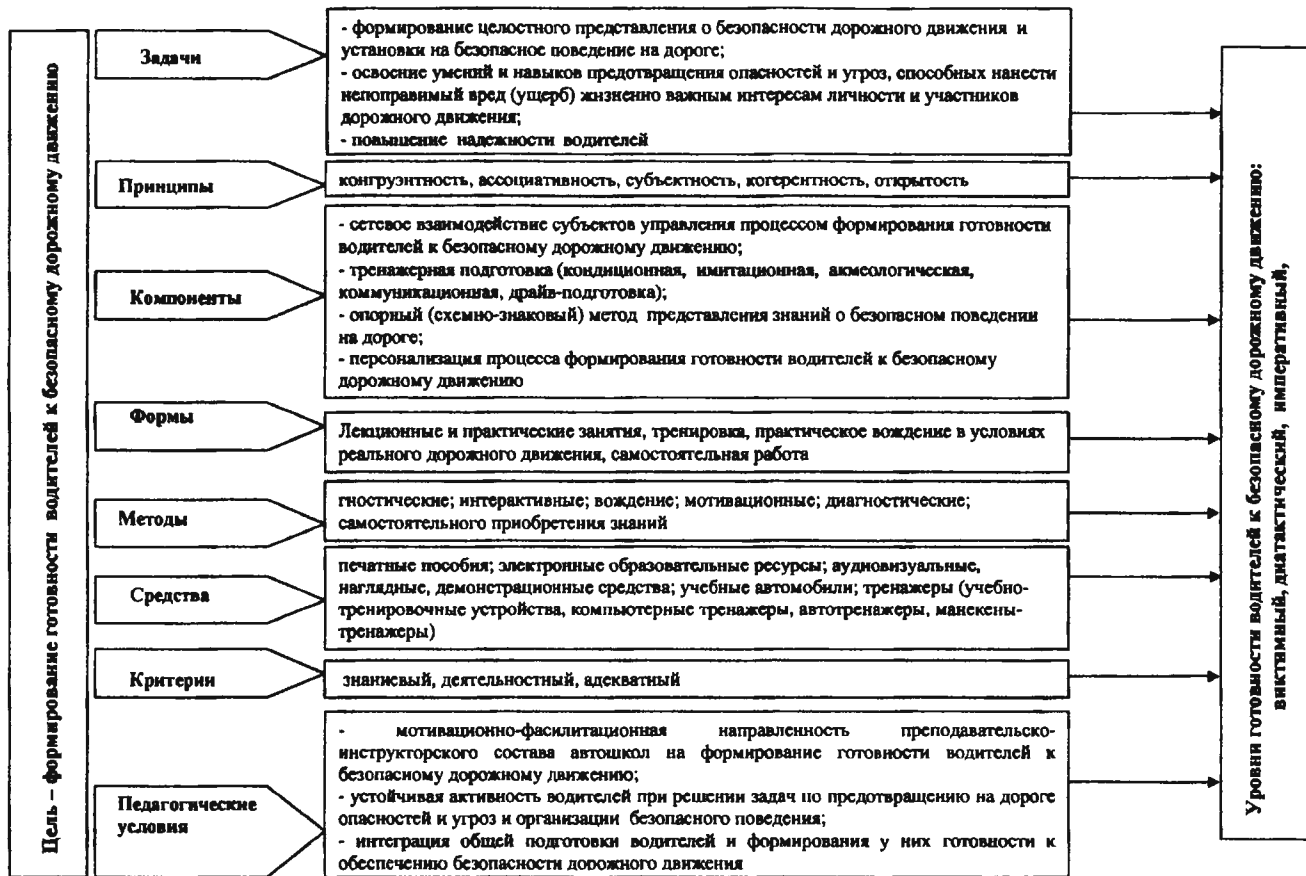


Рис. 1. Сетевая тренажерно-опорная персонализированная модель формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению (СТОП-модель)

Т а б л и ц а 1

Формы и направления сетевого взаимодействия субъектов управления формированием готовности водителей к безопасному дорожному движению

Формы взаимодействия	Направления взаимодействия			
	Научно-методическое	Нормативно-управленческое	Информационное	Материально-техническое
Концентрация ресурсов	Организация специальных акций («Автосессия», «Автоледи» и др.), сетевых событий («Внимание – пешеход!», «Вежливый водитель», «Безопасное колесо», автопробеги по местам боевой славы и др.), клубов. Разработка образовательных программ по основам безопасного поведения на дороге. Создание региональной концепции образовательной политики в области безопасности жизнедеятельности на дорогах.	Договора о сотрудничестве по отдельным направлениям деятельности.	Организация информационно-пропагандистской работы, с целью обеспечения безопасному дорожному движению. Создание информационно-образовательных сайтов по безопасному поведению на дороге.	Кооперация различного типа ресурсов
Социальное партнерство	Создание инновационных образовательных программ, учебных пособий, мультимедийных обучающих комплексов по безопасному дорожному движению. Создание региональных центров повышения квалификации преподавательско-инструкторского состава автошкол.	Создание инновационных структур (некоммерческое партнерство автошкол). Формирование гражданских институтов обеспечения безопасному дорожному движению (ДЮАШ, (РОСТО) ДОСААФ). Совершенствование контрольно-надзорной деятельности; применение	Разработка профилактических программ по безопасному дорожному движению. Подготовка и публикация научной, учебно-методической и популярной литературы. Выпуск специальных изданий (справочник автомобилиста).	Создание автогородков, системы видеофиксации нарушений правил дорожного движения; развитие дорожно-транспортной инфраструктуры.

	Участие социальных партнеров в определении целей и содержания процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.	эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения.		
Интеграция учебно-образовательной деятельности	Интеграция целевого, мотивационного, содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного компонентов процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению. Создание региональной системы измерения и оценки качества формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.	Создание Координационного совета по сетевому взаимодействию управления формированием готовности водителей к безопасному дорожному движению. Формирование позитивного имиджа автошкол. Усовершенствование требований, касающихся конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств и механизмов их реализации и оптимизация	Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасному дорожному движению. Создание в регионе единого информационно-технологического пространства по безопасному дорожному движению.	Создание системы профилактики дорожно-транспортного травматизма, предупреждения опасного поведения участников дорожного движения и повышения надежности водителей транспортных средств. контрольно-надзорной деятельности. Повышение эффективности аварийно-спасательных работ и оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Сетевое взаимодействие субъектов управления формированием готовности водителей к безопасному дорожному движению обуславливает успешное позиционирование инновационных автошкол и продвижение эффективных учебно-образовательных практик с целью повышения императивности (долженствования) водителей; преемственность между процессом подготовки водителей и обеспечением безопасного дорожного движения.

Второй структурообразующий компонент рассматриваемой модели – тренажерная (от англ. *train* – тренировать, обучать) подготовка. Исходя из функционального назначения, в процессе формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению имеют место следующие виды тренажерной подготовки: 1) кондиционная, с целью формирования целостного представления о безопасном дорожном движении, устойчивой направленности личности на безопасное поведение на дороге, а также освоения базовых умений и навыков управления транспортным средством посредством учебно-тренировочных устройств и мультимедийных обучающих систем; 2) имитационная, направленная на осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения и формирование умений и навыков безопасного управления автомобилем посредством мультимедийных обучающих систем (компьютерный автосимулятор); 3) драйв-подготовка, обуславливающая формирование установки на безопасное поведение на дороге, способности к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге, ответственности за безопасное управление транспортным средством (без ДТП), а также доведение умений и навыков по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения, до автоматизма посредством автотренажера; 4) акмеологическая, обеспечивающая совершенствование умений и навыков вождения в условиях улично-дорожной сети посредством езды на учебном автомобиле, повышение надежности водителей и ориентированная на самооценку готовности к безопасному дорожному движению; 5) коммуникационная, способствующая формированию психологической устойчивости к любым условиям дорожного движения, способности адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей, а также усвоению умений и навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и формированию культуры дорожного движения посредством организации специальных практикумов, тренингов, упражнений на манекенах-тренажерах.

Анализ видов тренажерной подготовки позволил выявить типы тренировочных устройств и технических средств, применяемых в процессе формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению: учебно-тренировочные; компьютерные тренажеры; автотренажеры; учебные автомобили для совершенствования умений и навыков вождения в условиях улично-дорожной сети, повышения надежности водителей и самооценки готовности к безопасному дорожному движению; манекены-тренажеры.

Третий структурообразующий компонент рассматриваемой модели – опорный (схемно-знаковый) метод представления знаний о безопасном поведении

на дороге. Выявлены и апробированы современные требования к отбору (формирование целостного представления о безопасном дорожном движении; соответствие Федеральному закону «О безопасном дорожном движении», федеральной программе подготовки водителей транспортных средств категории "В" и цели учебного предмета; интеграция теоретического и практического обучения; взаимодействие методологии науки, предметной отрасли знания и методики преподавания; системная целостность предметного содержания, умений и навыков вождения) и структурированию (учёт закономерностей восприятия схем и семиотических систем; формально-логическое отражение; опорно-ассоциативное построение; визуализация; доступность) знаний о безопасном поведении на дороге.

Четвертый структурообразующий компонент рассматриваемой модели – персонализация процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению посредством проектирования индивидуальных образовательных траекторий и воздействия на развитие внутренней активности при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения. Проектирование и реализация индивидуальных образовательных траекторий предполагает два направления. Содержательное, в рамках которого, на основе требований Федерального закона «О безопасном дорожном движении» и примерной программы подготовки водителей транспортных средств категории «В», а также индивидуального уровня готовности к ее освоению, проектируются вариативные учебные планы и образовательные программы, определяющие индивидуальный образовательный маршрут каждого обучаемого. Диверсификация структуры образовательных программ дает возможность каждому обучаемому построить ту образовательную траекторию, которая наиболее полно соответствует его способностям. И технологическое направление, в рамках которого, при координирующей, организующей, консультирующей деятельности преподавателя и инструктора, кандидатами в водители определяется последовательность изучения разделов и тем учебного предмета при условии выполнения программы учебного предмета; количество дополнительных часов для изучения учебных предметов и обучения первоначальному и практическому вождению; выбор дополнительных темы и упражнений, учитывающих региональные особенности.

Воздействие на развитие внутренней активности водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения включает воспитание ценностно-смысловой устремленности личности (осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения, предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека; ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей) и формирование внутренней ответственности за соблюдение правил дорожного движения и безопасное поведение на дороге.

Накопленный водителями субъектный опыт (осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения, предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека; устойчивая направленность личности на безопасное

поведение на дороге; готовность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз) безопасного дорожного движения способствует повышению их надежности (возможности безопасного управления транспортным средством).

Качественное отличие представленной модели состоит в том, что она имеет не только сетевой, знаниево-деятельностный, но и персонализированный характер, что обуславливает повышение надежности водителей.

Совокупность педагогических условий реализации модели формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению включает: мотивационно-фасилитационную направленность преподавательско-инструкторского состава автошкол на формирование готовности водителей к безопасному дорожному движению; устойчивую активность водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения; интеграцию общей подготовки водителей и формирования у них готовности к безопасному дорожному движению.

Установлено, что системообразующим началом направленности личности могут быть смысловые образования, включающие, личностные смыслы, как отражение в сознании человека мотивов, и деятельность, как активное отношение к действительности. Мотивационная составляющая направленности преподавательско-инструкторского состава автошкол предполагает формирование установки на безопасное поведение на дороге, интересов (умения и навыки выявления и предотвращения опасности на дороге, способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге), усвоение ценностей (безопасность дорожного движения, жизнь и здоровье человека, ответственность за безопасность человека на дороге, надежность водителей, ответственность за безопасное управление транспортным средством), ставших доминирующими мотивами профессиональной деятельности. Мотивационная составляющая определяет категориальный аппарат сознания преподавателей и инструкторов и как профессионалов, и как участников дорожного движения; позицию в процессе формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению; задает критерии для оценки надежности водителей.

Фасилитационная (*vasi* – лат. – направляться, двигаться, устремляться) составляющая направленности преподавательско-инструкторского состава автошкол предполагает устойчивую ориентацию на помощь и поддержку водителей в процессе формирования у них готовности к безопасному дорожному движению. Способность преподавателей и инструкторов к помощи и поддержке предполагает создание различных мер, обеспечивающих осознание кандидатами в водители необходимости соблюдения правил дорожного движения и формирование установки на безопасное поведение на дороге, освоение умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения. В образовательной практике это может проявляться в личностно-ролевой организации процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению посредством выполнения под руководством преподавателя или инструктора различных социальных ролей (водитель, пешеход, инструктор,

инспектор), которые обеспечивают их сотрудничество и деятельностное включение обучаемых в данный процесс.

Под устойчивой активностью водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения понимается интегративное качество личности, влияющее на интенсификацию направленности на безопасное поведение на дороге, а также усвоение умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения, повышение надежности. Сущностные характеристики устойчивой активности водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения составляют: целеориентированность на безопасность дорожного движения; установка на безопасное поведение на дороге; умения и навыки по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения; инициативность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге; ответственность за безопасное управление транспортным средством; способность адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей в экстремальных условиях дорожного движения.

Интеграция общей подготовки водителей и формирования у них готовности к безопасному дорожному движению обеспечивается посредством следующих механизмов:

- интеграции целевого, мотивационного, содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного компонентов общей подготовки водителей и процесса формирования у них готовности к безопасному дорожному движению с целью осознания необходимости соблюдения правил дорожного движения и формирования устойчивой направленности на безопасное поведение на дороге;

- интегрированных учебных курсов, межпредметной и внутрипредметной интеграции, обеспечивающих формирование целостного представления о безопасном дорожном движении и усвоение умений, навыков безопасного управления транспортным средством;

- проблемно-тематической и целевой интеграции изучаемых курсов через разнообразные формы деятельности, а не предметно-информационное насыщение, с целью освоения умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения, а также формирования способности к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге;

- субъектной интеграции, направленной на формирование ответственности за безопасное управление транспортным средством (без ДТП) и самооценки готовности к безопасному дорожному движению;

- интеграции форм и методов обучения, теории и практики с целью формирования способности адекватно реагировать на различные опасные

ситуации с учетом своих возможностей, а также психологической устойчивости к любым условиям дорожного движения.

Опытно-экспериментальная работа по проверке формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению проводилась с 2006 по 2012 год. Базой исследования стали 9 автошкол Республики Татарстан («Автоледи», «Форсаж», «Светофор», «Кама - Автошкола», «ТРООО ВОА», «Авто Престиж», ОГО РОСТО (ДОСААФ) РТ, АвтоАкадемия, НУДО «ДЮАШ»). Было исследовано 28 преподавателей, 47 инструкторов, 410 водителей. Из них 18 преподавателей, 27 инструкторов, 270 водителей составили экспериментальную группу (автошколы «Автоледи», «Форсаж», «АГО ТРО-ОО ВОА», «Автошкола»), 10 преподавателей, 20 инструкторов, 140 водителей составили контрольную группу (автошколы «Светофор», «Кама - Автошкола», «Авто Престиж», ОГО РОСТО (ДОСААФ) РТ).

Опытно-экспериментальная работа проходила в три этапа: констатирующий, формирующий, контрольный.

В рамках *констатирующего этапа* (2006-2008 гг.) был изучен опыт формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению; выявлено отношение водителей к безопасному управлению транспортным средством; выяснена позиция преподавательско-инструкторского состава автошкол к формированию готовности водителей к безопасному дорожному движению; определены методы опытно-экспериментальной работы. 20 процентов преподавателей и инструкторов считают недостаточным уровень готовности к безопасному дорожному движению (водители не владеют знаниями, умениями, навыками, необходимыми для безопасного управления автомобилем); 21 процент считают, что для повышения данного уровня необходим контроль государственных органов власти к участникам дорожного движения. С точки зрения 58 процентов преподавателей и инструкторов, имеет место низкий уровень безопасности дорожного движения, характеризующийся недостаточной подготовленностью водителей.

В ходе опроса было выяснено, что 67 % водителей считают, что у них сформирована готовность к безопасному дорожному движению; 18 % – никогда не задумывались над тем; 13 % заявили, что обеспечение безопасности дорожного движения – обязанность ГИБДД; 2 % обнаружили полное непонимание вопроса.

Данный этап опытно-экспериментальной работы показал, что основные методы формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению – гностические, интерактивные, вождение, методы самостоятельного приобретения знаний.

На формирующем этапе (2008-2010 гг.) была проверена эффективность педагогических условий процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.

Мотивационно-фасилитационная направленность преподавательско-инструкторского состава автошкол на формирование готовности водителей к безопасному дорожному движению осуществлялась в процессе проведения научно-методических мероприятий (методологические семинары; социально-психологические тренинги; деловые игры; подготовка и защита проектов, направленных на разработку моделей формирования готовности водителей к

безопасному дорожному движению; круглые столы, на которых были обсуждены проблемы формирования готовности водителей к безопасному управлению транспортным средством), а также конкурсов профессионального мастерства «Лучший преподаватель» и «Лучший инструктор». Разработаны квалификационные требования к преподавателско-инструкторскому составу автошкол. В результате проведения этих мероприятий в большинстве случаев наблюдался рост личностно-профессионального потенциала преподавателей и инструкторов, повышение интереса к проблеме формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.

В целях обеспечения устойчивой активности водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения были разработаны методики определения надежности водителя; методики обучения водителей с использованием непрерывного контроля качества выполнения поставленных задач; созданы и внедрены мультимедийные средства и вариативные тренажеры, повышающие надежность водителей; организованы и проведены акции и конкурсы «Автоледи», «Автосессия», «Автошкола», «Безопасная зебра», «Вежливый водитель», «Пристегни ребенка» и др.

Интеграции общей подготовки водителей и формированию у них готовности к безопасному дорожному движению способствовали разработанные интегрированные учебные курсы, такие, как:

- «Основы контраварийной подготовки», включающий модули «Стабилизация автомобиля при заносе», «Стабилизация автомобиля при вращении», «Частичная потеря управляемости при входе в поворот на высокой скорости», «Отказ от управления», «Экстренный объезд препятствий», «Потеря устойчивости и управляемости при повороте на скользкой дороге»;

- «Основы транспортной психологии», включающий модули «Психологическая характеристика участников дорожного движения», «Индивидуальные особенности поведения водителей», «Психологические особенности межличностных отношений водителей с различными категориями участников дорожного движения», «Психологические факторы успешного вождения», «Поведение в стрессовых ситуациях», «Психологические основы предупреждения дорожно-транспортных происшествий», «Психологические особенности поведения участников дорожного движения в условиях ДТП», «транспорт – источник психической и физической травматизации».

Методика планирования и проведения занятий по курсам основывается на общедидактических принципах научности, интеграции, индивидуализации, модульности, продуктивности.

На контрольном этапе (2010-2012 гг.) эксперимента выявлены уровни готовности водителей к безопасному дорожному движению (виктимный, диатактический, императивный) на основании знаниевого, деятельностного критериев и критерия адекватности. Характеристика уровней следующая.

Императивный (от лат. Imperativus – требование, закон, долженствование) уровень – законопослушное поведение на дороге; осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения; установка на безопасное поведение на дороге; целостное представление о безопасному дорожному движению;

устойчивая направленность личности на безопасное поведение на дороге; ответственность за безопасное управление транспортным средством (без ДТП); способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающим на дороге; адекватная реакция на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей; психологическая устойчивость к любым условиям дорожного движения; умения и навыки предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения; объективная самооценка готовности к безопасному дорожному движению.

Диатактический (от греч. diataxisis – предрасположение, предрасположенность) уровень – осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения; способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающим на дороге; психологическая устойчивость к любым условиям дорожного движения; умения и навыки предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения. Однако не сформированы целостное представление о безопасному дорожному движению, установка на безопасное поведение на дороге и ответственность за безопасное управление транспортным средством (без ДТП); направленность личности на безопасное поведение на дороге – неустойчива; имеет место неадекватная реакция на различные опасные ситуации из-за отсутствия объективной оценки своих возможностей.

Виктимный (от лат. victima – жертва) уровень – не осознана необходимость соблюдения правил дорожного движения; не сформированы целостное представление о безопасном дорожном движении, установка на безопасное поведение на дороге, ответственность за безопасное управление транспортным средством (без ДТП) и способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающим на дороге; не освоены умения и навыки предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения; психологическая неустойчивость к изменению условий дорожного движения; имеет место неадекватная реакция на различные опасные ситуации из-за отсутствия объективной оценки своих возможностей; нет устойчивой направленности личности на безопасное поведение на дороге.

В таблице 2 представлена динамика уровней готовности водителей к безопасному дорожному движению.

Т а б л и ц а 2

Динамика уровней готовности водителей к безопасному дорожному движению (в процентах)

Уровни	Экспериментальная группа			Контрольная группа		
	1 срез	2 срез	3 срез	1 срез	2 срез	3 срез
Императивный	27	42	57	31	34	38
Диатактический	62	51	40	60	57	54
Виктимный	11	7	3	9	9	8

Из таблицы 2 видно, что в экспериментальной группе динамика уровней готовности водителей к безопасному дорожному движению значительно выше. Это позволяет сделать вывод, что предложенная совокупность педагогических условий (мотивационно-фасилитационная направленность преподавательско-инструкторского состава автошкол на формирование готовности водителей к безопасному дорожному движению; устойчивая активность водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения; интеграция общей подготовки водителей и формирования у них готовности к безопасному дорожному движению) необходима и достаточна для эффективного формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.

В заключении обобщены и изложены основные теоретические положения и выводы проведенного исследования.

Таким образом, результаты исследования подтвердили гипотезу и позволили сделать следующие выводы:

1. Готовность водителя к безопасному дорожному движению – это качественная характеристика личности, которая характеризуется совокупностью взаимосвязанных знаний, умений, навыков и опыта безопасного управления транспортным средством и упреждающих действий по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге. Эффективность формирования у водителя готовности к безопасному дорожному движению диалектично взаимосвязана с устойчивой направленностью его личности на безопасное поведение на дороге.

2. Совокупность принципов (конгруэнтность, ассоциативность, субъектность, когерентность, открытость) обеспечивает системную целостность содержания (теоретических и практических занятий по основным учебным предметам, обучения вождению, изучения дополнительных тем и упражнений, учитывающих региональные особенности), форм (лекционных и практических занятий, тренировок, практического вождения в условиях реального дорожного движения, самостоятельной работы), методов (гностических, интерактивных, вождения, мотивационных, диагностических, самостоятельного приобретения знаний), условий, критериев (знаниевого, деятельностного, адекватного), уровней (виктимного, диалектического, императивного) процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.

3. Сетевая тренажерно-опорная персонализированная (СТОП) модель формирования у водителей готовности к безопасному дорожному движению предусматривает формирование целостного представления о безопасном дорожном движении и установки на безопасное поведение на дороге; освоение умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам личным и участников дорожного движения; повышение надежности будущих водителей, посредством гностических, интерактивных, мотивационных, диагностических методов, вождения, а также способов самостоятельного приобретения знаний.

4. Педагогические условия (мотивационно-фасилитационная направленность преподавательско-инструкторского состава автошкол на формирование готовности

водителей к безопасному дорожному движению; устойчивая активность водителей при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения; интеграция общей подготовки водителей и формирования у них готовности к безопасному дорожному движению) обуславливают взаимосвязь содержательного, технологического и кадрового компонентов процесса формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.

Проведенное исследование подтвердило выдвинутую гипотезу. Однако проблема формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению требует своего дальнейшего решения. Можно обозначить следующие перспективы дальнейших исследований данной проблемы: формирование психологической устойчивости водителей в условиях опасности или угрозы, возникающих на дороге; научно-методическое обеспечение системы контраварийной подготовки водителей; сетевое взаимодействие автошкол, ГИБДД, общественных организаций, министерств и ведомств, заинтересованных в формировании у водителей готовности к безопасному дорожному движению; персонализированные модели формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению.

Основные положения и результаты исследования отражены в публикациях автора общим объемом 19,7 п.л.

Научные статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных ВАК РФ:

1. Фельде, Ю.В. Безопасность дорожного движения как объект психологических исследований / Ю.В. Фельде // Экономические и гуманитарные исследования регионов. – 2011. – № 5. – С. 83-88.

2. Фельде, Ю.В. Принципы формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения / Ю.В. Фельде // Экономические и гуманитарные исследования регионов. – Выпуск. – 2011. – № 6. – С. 73-80.

3. Фельде, Ю.В. Модель формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения / Ю.В. Фельде // Известия Южного федерального университета. Педагогические науки. – 2011. – № 9. – С. 202-215.

4. Фельде, Ю.В. Проектирование и реализация модели формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения / Ю.В. Фельде // Казанский педагогический журнал. – 2011. – № 5-6. – С. 41-53.

Публикации в других изданиях:

5. Фельде, Ю.В. Педагогический процесс формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения: сущностная характеристика / Ю.В. Фельде // Вестник Научного центра безопасности жизнедеятельности детей. – 2011. – № 10. – С. 59-71.

6. Ахмадиева Р.Ш., Фельде Ю.В. Мониторинг профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: опыт, проблемы, поиски решения: Материалы Международной научно-практической конференции. – Казань: ГУ «НЦБЖД», 2010.

– Часть 1. – 1031 с. – С. 339-346.

7. Фельде, Ю.В. Основные требования к подготовке водителей транспортных средств в Республике Татарстан / Под общей ред. Р.Ш. Ахмадиевой. – Казань: ГУ «НЦБЖД», 2010. – 66 с.

8. Фельде Ю.В. Формирование готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения / Научно-методические рекомендации / Под ред. Р.Ш. Ахмадиевой. – Казань: ГУ «НЦБЖД», 2011. – 69 с.

9. Фельде Ю.В. Сетевая тренажерно-опорная персонализированная модель формирования готовности водителей к безопасному дорожному движению: Монография / Под ред. Р.Ш. Ахмадиевой. – Казань: ГУ «НЦБЖД», 2011 – 58 с.

10. Ахмадиева Р.Ш., Бикчантаева С.А., Воронина Е.Е., Фельде Ю.В. Детская юношеская автомобильная школа (на примере Республики Татарстан) / Ахмадиева Р.Ш., Бикчантаева С.А., Воронина Е.Е., Фельде Ю.В. / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦБЖД», 2011. – 192 с.

11. Воронина Е.Е., Фельде Ю.В. Формирование образа поездки как метод подготовки водителей / Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: теория и практика: Материалы Международной научно-практической конференции. Том I / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей», 2012. – С. 345-348.

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ГОТОВНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТА К БЕЗОПАСНОМУ ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

ФЕЛЬДЕ Юрий Владимирович

Отпечатано в полном соответствии с представленным оригинал-макетом

Подписано в печать 11.02.2012.
Форм. 60 × 84 1/16. Гарнитура «Таймс». Печать ризографическая.
Печ. л. 2,5. Тираж 100. Заказ 179.

Издательства ГУ «НЦБЖД»
420059, Казань, Оренбургский тракт, 5

102